Anno IV 1851 - N° 112

L'OPINIONE

Mercoledì 23 aprile

PREZZO D'ASSOCIAZIONE
Un Anno, *Torino*, L. 40 — *Provincia*, L. 44 — *Estero*, L. 50 »
6 Mesi » » 22 » » 24 » » 27 »
3 Mesi » » 12 » » 13 » » 14 50

L'Ufficio è stabilito in via S. Domenico, casa Bussolino, porta N. 20, piano primo, dirimpetto alla Sentinella.

Le lettere, ecc., debbono indirizzarsi franche alla Direzione dell'*Opinione*.
Non si darà corso alle lettere non affrancate.
Per gli annunzi, Cent. 25 ogni linea.
Prezzo per ogni copia, Cent. 25.

TORINO, 22 APRILE.

SUL BILANCIO

DELLE STRADE FERRATE

Ogni giorno il nostro paese acquista maggiore importanza e però maggiore la necessità che i suoi mezzi vengano cautamente impiegati, onde abilitarlo con quelli di cui può disporre a progredire il più oltre possibile. A questo scopo tendono le riflessioni, che anderemo esponendo, sul rapporto del bilancio passivo del 1851 delle strade ferrate presentato dall'onorevole C. Menabrea e da pochi giorni distribuito alla Camera dei Deputati.

Prima d esporre quanto in quel rapporto non troviamo in accordo colle nostre idee, per sentimento di giustizia faremo testimonianza, emergere a sufficienza da quel ben ordinato lavoro l'interesse della cosa pubblica, non essendosi taciuto che molte spese sono troppo largamente proposte in confronto di quanto si pratica in altri paesi.

A quel rapporto dobbiamo anche la cognizione di molti dati che finora restarono di privativa dell'Azienda.

Appunto perchè da quella pubblicazione soltanto si può asserire che il pubblico sia informato del vero stato di questo importantissimo ramo di prosperità, avremmo desiderato che già da lungo tempo si fossero indotti gli uomini speciali ad approfondirlo ed a sviluppare le rispettive viste prima che la Camera lo prendesse in esame e pronunciasse.

Nella strettezza del tempo ci limiteremo alle seguenti osservazioni:

Alcune divergenze di fatto ci emersero nei due rapporti, l'uno del Relatore della Commissione d'esame del bilancio, e l'altro dell' Intendente dell'Azienda delle strade ferrate.

Secondo la relazione di questi, la pendenza del piano fra Valdichiesa e Villafranca sarebbe del l'8 per mille; secondo il primo dell' 1 o|o: il costo della galleria degli Armirotti annunciata di lire 2500 al metro lineare dal relatore, è esposta di L. 2880 dall'Intendente: le quali divergenze, non che altre, che per brevità omettiamo, sono a tutto scapito della confidenza che il pubblico ha diritto di riporre in quei rapporti per dedurne una maggiore nel Governo.

Posto a confronto il costo presuntivo dedotto dal C. Menabrea nel suo rapporto
di L. 376,733 per chil. da Torino a Novi.
» 984,747 » da Novi a Genova.
» 351,569 » da Alessandria al Lago Maggiore, colla spesa incontrata in Inghilterra, in Francia, nel Belgio ed in Germania, di cui ne esponiamo alcune:

Great Junction . .	fr.	416,000	al kil.
Edimburg a Glascow	»	514,000	»
North Union . . .	»	396,000	»
Londra a Birmingham	»	820,000	»
Birmingham a Manchester	»	1,050,000	»
Liverpool a Manchester	»	707,000	»
Birmingham a Glocester	»	414,000	»
Newcastle a Carlisle .	»	242,000	»
Spesa media delle strade in Inghilterra . .	»	538,000	»
Spesa media delle strade nel Belgio	»	245,000	»
Basilea a Strasburgo .	»	320,000	»
Parigi a Orleans . .	»	404,000	»
Parigi a Rouen . .	»	420,000	»
Alais a Beaucaire . .	»	260,000	»
Spesa media in Francia	»	400,000	»
Vienna a Gloggnitz .	»	300,000	»
Strada Ferdinandea .	»	174,000	»
Berlino a Francfort .	»	125,000	»
Berlino a Postdam .	»	197,000	»
Dusseldorf Elberfeld .	»	270,000	»
Spesa media in Germania	»	180,000	»

emerge evidentemente che non si tenne calcolo della necessità di restare nella più stretta economia, nè a giustificare quelle spese si può contrapporre l'essersi evitate pendenze eccezionali, nè curve a piccoli raggi.

Il relatore vorrebbe difendere quel risultato appoggiandosi ad una massima che non sappiamo approvare; là dove parla della convenienza della costruzione delle opere d'arte dello Stato, soggiunge: » È vero che lo Stato costruisce con maggiore spesa che non l'industria privata, ma » costruisce meglio: l'industria privata costruisce per il presente, e lo Stato edifica pel » presente e per l'avvenire. »

Omettendo per ora di provare, quello che è per noi più che provato, cioè che il presente sia da preferirsi al futuro là dove si tratta di arrivare i primi: al qual principio è da attribuirsi che la Germania sia il paese sul continente in cui più le strade ferrate si svilupparono: tratteremo soltanto la questione sotto il punto di vista della spesa maggiore o minore.

Il vero costo alla perpetuità di un'opera, riferito all'epoca dell'ultimazione della stessa, è costituita: dalla spesa effettiva incontrata, accresciuta dei relativi interessi, in ragione composta delle somme ripartitamente sborsate in ciascun anno: dalla somma che ad interesse composto nel numero degli anni assegnati di durata dell' opera equiparerebbe la prima spesa: ed infine dal capitale che ad interesse composto, e riportato al principio dell' opera, rappresenti l' annualità di manutenzione.

Così calcolate le spese, tutte le opere sono alla perpetuità, siano eseguite o da privati, o dallo Stato, purchè servino allo scopo. È quindi facile il convincersi della preferenza a darsi a quel partito, che a costo eguale alla perpetuità, presenti la minima spesa di prima costruzione: al che non tenderebbe il parere del relatore.

Come conseguenza, non sapremmo approvare che fossero stanziate le lire 80|m. portate per il tronco di S. Paolo, dovendo limitarsi all'approvazione della spesa di L. 400|m. per la compera di 4 locomotive per rimontare il piano di Dusino, abbenchè questa somma ci sembri esorbitante partendo dai prezzi conosciuti.

Infatti non è egli inutile gettare altre somme, quando la linea non è più interrotta? A che ostinarsi ad avere ragione, quando i fatti sono là a dimostrare che la difficoltà è superata?

Perchè ostinarsi in una prima idea? Perchè profondere altro denaro? Non è egli vero, che se nel primo tracciamento, anche per questo tronco, non si avesse abbandonato il principio di fiancheggiare la linea regia postale il più da vicino possibile, e si fosse passato a Dusino, non si sarebbe mai pensato a S. Paolo?

La linea provvisoria poi è suscettibile con una piccola spesa di sensibile miglioramento, che pure va riservato a tempi futuri. Lungo la linea si incontrano piani a maggiori pendenze e curve a raggi minori. Perchè non modificare anche quelle?

Il relatore vuol dare una buona ragione, quella di non incontrare maggiori spese. Si applichi quindi, anche per questo caso, quella ragione, e più non si parli di S. Paolo, vogliamo dire del tronco.

Della tratta di strada da Busalla a Genova, e più direttamente del modo di percorrerla coi treni, ed in difesa della linea stabilita colle eccezionali pendenze in essa introdotte, il C. Menabrea tronca ogni questione coll'asserire, in verità un po'troppo assolutamente, la spesa a percorrere il tronco da Pontedecimo a Busalla, impiegando le locomotive estere, tripla di quella che si incontrerebbe coll'uso della macchine fisse.

E questa sua convinzione la appoggia all'essere stato il sig. cav. Maus assicurato dall' ingegnere incaricato del servizio del piano inclinato da Glascow ad Edimburgo, che l' esercizio colle locomotive era della spesa di lire sterline 3,204, mentre quella colle macchine fisse fu di lire sterline 1,134.

Non taceremo che molto ci sorprese il modo di sciogliere la questione da chi è in questi studi speciale.

La spesa, di cui parla il signor Maus, non è il solo elemento che dobbiamo prendere in considerazione nel dare la preferenza fra il sistema dell' impiego delle locomotive e quello delle macchine fisse: nè devono concorrere, come è facile convincersene, le spese di primo impianto necessarie nei due sistemi, l'eccezionale stabilimento del piano stradale, impiegando le macchine fisse, che di molto aumenta la relativa spesa di costruzione. Sul piano di Glascow vi erano già le locomotive e le macchine fisse; sarebbe stato anche conveniente l' aggiungere il lavoro eseguito colle due spese enunciate per tirarne una giusta conseguenza.

Noi avremmo contrapposto a favore dell' impiego delle locomotive il fatto che sulla strada di Blackwall furono sostituite alle macchine fisse.

Troviamo però conveniente citare su questa questione uno stralcio del rapporto fatto al Ministro dei lavori pubblici in Francia sulle strade ferrate dal signor Teisserenc nel 1843, in cui è discussa in confronto dell' esescizio dello stesso piano di Glascow ad Edimburgo.

« Jusqu'ici on avait supposé que, sur des pentes supérieures à 15 millimetres, les machines locomotives cessaient d'être d'un usage avantageux et devaient être remplacées par des machines fixes: opinion vraie quand les remorqueurs portaient ancore les traces de leur primitive imperfection, mais qui a survecu à la cause qui l'avait justifiée.

» Voyons, en effet, comment les choses se passent aujourd'hui. Le plan incliné à machine fixe, qui a le plus de rapport avec le plan de Lickey de rail-way de Birmingham a Gloucester, est le plan incliné qui termine le chemin de fer de Edimbourg à Glasgow, à l'entrée de cette dernière ville.

» La pente du plan de Lickey est de 27 millimètres, celle du plan de Glasgow de 26 millimètres, même nombre de convois ascendants sur chacun d'eux. Mais le Lickey a une lougueur de 3,300 mètres, tandis que le plan de Glasgow n'a que 1,880 mètres de développement.

» Le plan de Glasgow est desservi par un càble sans fin, du poids de 15 tonnes, tendu au moyen d'un chariot mobile et mis en mouvement par deux machines fixes de 80 chevaux.

» Le plan de Lickey est desservi par une machine locomotive spéciale, qui porte sa provision d'eau et de charbon, et pèse, tout chargée, 45 tonnes. Cette locomotive est construite dans le système américain. La chaudiere repose à l'arrière sur deux roues motrices de 4 pieds à l'avant sur un train de quattres petites roues. Les cylindres ont 12 pouces 1|2 et functionnent sous une pression qui ne dépasse pas 65 livres par pouce carré (mesures anglaises).

» Le combustible brulé par les locomotives du Lickey coûte huit fois autant ques le combustible brulé par les machines du rail-way écossais.

» Et cependant la dépense de locomotion du plan de Glasgow a coûté l'année dernière (2 semestre) 24,267 fr., soit 131 fr. 96 cent. ou encore 67 fr. par jour et par kil. courant: tandis que la dépense de locomotion sur le plans Lickey a été de francs 11,750, soit 63 fr. 79 cent., ou encore 19 francs par jour et par kilom.

» L'entretien du plan de Glasgow ne coute pas plus cher que celui des autres plan établis sur des chemins parcourus par des convois de voyageurs: en effet

(E cita in prova degli esempi)

» Si l'on rapporte les frais de locomotiou, non plus au kilomètre de longheur de voie, mais au kilomètre parcouru, on trouve:

Dèpense par kilomètre

	en remonte	en descente	moyenne
Plan de Lickey	fr. 1 40	0	fr. 0 70
Plan de Glasgow	» 7 75	0	» 3 87

Poscia facendo paragone fra i due sistemi, dal punto della spesa di primo impianto, ed istituendolo fra quelle incontrate nello stabilire le macchine fisse sul piano di Liegi, e le locomotive del piano di Lickey, ne deduce che l'interesse annuo della spesa di primo acquisto del materiale pel servizio del piano di Lickey è di franchi 1,200 per chilometri di lunghezza, mentre è di franchi 15,000 quello del piano di Liegi, èd infine concludendo dice:

» Avec huit trains, passant chaque jours dans chaque sens, la comparaison entre le système locomotif et le système des machines fixes, pourrait s'établir de la manière suivante par kilomètre de voie:

Système locomotif.

Huit trains à 1 fr. 39 cent., y compris la détérioration du matériel. Fr.	11 12
Intérêt de 82,500 fr. à 4 p. o|o. »	3 03
Total Fr.	14 15

Système des appareils fixes.

Service des machines fixes, cordages, etc., pendant un jour. . . . . Fr.	67 00
Intérêt de 1,200,000 francs . . »	41 00
Total Fr.	108 00

qui laisse au système locomotif un immense avantage. »

Avvantaggio che non scompare che in un movimento di 80 a 90 treni ascendenti al giorno.

» Or comme il n'est pas encore de grandes ligne de chemin de fer sur la quelle on compte par jour plus de 32 départs (cioè 16 da ogni estremità), on peut dire qu'avec des pentes de 25 a 30 millimètres, le remorqnage par locomotives est, au point de vue de l'*économie*, bien supérieur au remorquage par machines fixes, avec càbles et poulies.

» Au point de vue de la *commodité* de l'exploitation, l'avantage est aussi tout entier du côté des locomotives. »

Parla in seguito delle nuove locomotive sul sistema americano con proporzioni molto più grandi, colle quali ha la certezza del progresso dal lato dell'economia.

Or si potrà osservare che tutto quanto si disse fin ora è a solo favore dei piani le cui pendenze non superano il 3 p. o|o. Quantunque per noi sia dimostrato, che le macchine costrutte nelle proporzioni indicate dal sig. Teisserenc siano capaci à superare la pendenza del 33 per 1,000 comodamente, soggiungeremo:

Perchè, fino che si è in tempo, non venire ad una transazione che portasse di restare al disotto del 3 per o|o, od almeno non oltrepassarla?

Non si creda di aver superata ogni obbiezione coll'asserire l'impossibilità di disporre il piano stradale sotto una pendenza equabile del 14,85 per mille da Busalla a Genova.

Per porre in campo quella questione, si doveva partire da quel dato; e chi la mise sul tappeto della discussione, ha al certo una voce autorevole, potendola appoggiare dal fatto che è il primo ingegnere italiano che condusse la prima locomotiva sopra terreno italiano; quando si tacesse delle opere molte d'arte che intraprese e condusse ad un esito felice. Del resto egli concludeva coll' argomento a noi prediletto della spesa finale, proponendo di tentare un appalto che avesse per condizione assoluta i limiti di quella pendenza in un coi raggi delle curve che si usarono nel resto della linea da Genova a Torino, e della spesa portata in bilancio per il tronco in discorso.

Infiniti sono i partiti fra i due assoluti, l'uno dichiarato impossibile e l'altro approvato dal relatore, e non vediamo ragione perchè non si portino quelle covinzioni che assicurerebbero una economia di primo impianto ed una di esercizio?

Senza entrare in calcoli a dimostrazione della unità di un massimo o minimo di esse, essendo sufficiente per ora di aver dimostrato che in tesi generale, l'economia possibile, quando solo si limitasse la massima pendenza al 33 per mille, e si sostituisse le locomotive alle macchine fisse a quei calcoli, ci riserviamo di presentarli all'uopo nella maggior luce e dettaglio.

Nel caso che si persistesse nella infallibilità dello stabilito, faremo osservare che non è ammissibile che le macchine della forza di 240 cavalli siano sufficienti al servizio del piano inclinato fra Busalla e Pontedecimo, anche quando questo lo si volesse ridurre alla sola lunghezza di 7 chilometri, lasciando gli altri tre accessibili alle locomotive.

E questo ci permettiamo asserirlo desumendolo da questi fatti:

	lunghezza del piano	inclinazione massima millimetri	forza in cavalli
Piano di Liegi M.i	3960	30	320
Liverpool a Manchester . . .	» 2300	11	160
Londra a Birmingham . . .	» 1200	10	120
Glasgow ad Edimburgo . .	» 1880	26	160
Blackwall	» 5500	10	378

Ing. Eug. Ferranti.

REGNO LOMBARDO-VENETO.

Si legge nella *Corrispondenza Austriaca* del 17:

» Siamo assicurati, che il corso forzato dei viglietti del Tesoro del Regno Lombardo-Veneto cesserà prossimamente, daochè l' imprestito, che è stato attivato per estinguere i detti viglietti, fu garantito nelle provincie venete, e nella provincia di Mantova mediante convenzione volontaria, e nelle provincie lombarde in via coattiva. Con questa misura si attiveranno due altre disposizioni che furono già approvate dall' imperatore. *Cesserà l' aumento del cinquanta per cento sull' imposta prediale*, e l' aumento stesso sarà ridotto al 33 1|4 per cento dell' originaria misura dell' imposta, nello stesso tempo però per coprire la deficienza, e per caricare dell' imposta anche alcune delle classi della popolazione che finora non furono toccate, sarà introdotta la tassa sulle rendite. Queste misure saranno attivate col primo di maggio. »

Per ben comprendere quanto sia insignificante questa riduzione dell' imposta fondiaria, basta il riflettere che il 50 per 100 di aumento sull' imposta prediale stanziata prima del 1848 in cent. 17, sommava a circa cent. 9, e che la riduzione del 50 per 100 al 33 1|3 si riduce a soli cent. 3,

vale a dire se fino al 1° maggio 1851 si pagavano cent. 26, dal 1° maggio 1851 in avanti si pagheranno cent. 23.

La Lombardia ha un estimo di 128,733,535 scudi, ciò posto la riduzione di cent. 3 darebbe una diminuzione di imposta di 3,862,000 (tre milioni ottocentosessantadue mila). Ora si noti che il prestito perdendo il 30 e passivo il 40 per 100, ha già rubato alla Lombardia dai 35 ai 40 milioni, e che la tassa sulla rendita, la quale colpirà in principal modo i capitali, si risolve in un nuovo carico fondiario, sapendosi che il capitalista impone tutte queste tasse al mutuatario, il quale nella più parte de' casi è il possessore fondiario.

Il sig. Krauss quindi col sagrifizio di circa quattro milioni, si sarà sciolto dall' obbligo dell' estinzione de' viglietti del Tesoro, i quali (notate bene) *se non avranno più corso forzato*, non saranno però ritirati dalla circolazione, ed avrà ottenuto dalla clemenza sovrana il diritto di mettere una nuova imposta sulla rendita, che forse frutterà otto o dieci milioni, ma che al certo farà scomparire i capitali dalla Lombardia, con danno immenso dell' agricoltura e dell' industria.

Il *Times* pubblica una nuova lettera del solito suo corrispondente d'Italia in data di Torino. Dopo alcune parole intorno ai rifugiati politici nel Piemonte, il di cui numero fa ascendere a circa 40,000 per la maggior parte Lombardi e Veneti, osserva il corrispondente che il Piemonte sta molto occupandosi delle questioni di strade di ferro e degli estesi progetti per sviluppare le risorse del paese, e accenna al progetto della costruzione dei docks a Genova, o del trasporto della marina militare alla Spezia.

Egli scrive che il Piemonte è più utilmente occupato in queste cose, che nei progetti di una nuova campagna in Lombardia. » Non già » dice egli » che io asserisca essere estinto il sentimento nazionale in Torino, o che questo valoroso popolo abbia abbandonato l'idea di porsi un' altra volta alla testa della libertà italiana, ma intendo solamente di dire che il Piemonte ora si occupa dei propri affari, e che segue la vera via per la prosperità e l'indipendenza.

» Non posso chiudere questa lettera senza chiamare la vostra attenzione alla specie di congresso commerciale ora unitosi a Roma sotto l'ispirazione dell' Austria per lo sviluppo della strade ferrate nell'Italia settentrionale e centrale. Se sono bene informato, il Gabinetto imperiale cerca di estendere la linea lombardo-veneta con diramazioni per Parma e Modena verso Bologna, Ancona, Firenze e Livorno. Per ciò si sono adunati inviati da Parma, Modena e Toscana a Roma per discutervi questa gran combinazione col cardinale Antonelli e col ministro austriaco. Il piano è vasto, ma produce qui molto dispiacere, supponendosi che possa essere un preliminare di una permanente occupazione di una parte degli Stati toscani e romani, e per costringere le parti superiori dell'Italia centrale ad entrar nella lega commerciale austriaca. Più di una volta ho accennato che il Governo imperiale tende a niente meno, che di stabilire una provincia austriaca al sud del Po, e vedo un tentativo di questa politica nel piano proposto. Cosa si dirà se l'Austria riesce a riunire Trieste, Ancona e Livorno mediante strade ferrate, e a fornire la penisola o settentrione di una linea condotta da Ancona per Firenze a Livorno colle sue manifatture, ad esclusione di quelle di Manchester e Sheffield? »

Il corrispondente fa poi molti elogi al nuovo ambasciatore sardo a Parigi, conte Gallina; e aggiunge:

» Ho motivo di credere che le viste del Governo francese riguardo al Piemonte sono state sensibilmente modificate dalle relazioni di quella eccellente autorità, e che l'impressione prodotta da dispacci provenienti da altre parti, i quali esageravano le cose le più insignificanti, e davano ad indizi rivoluzionari una importanza che non meritavano, è interamente cancellata. »

CAMERA DEI DEPUTATI

In quest'oggi, dopo le brevissime vacanze pasquali, si riapriva il nazionale Parlamento, ed i Deputati si trovarono puntualmente al loro posto per proseguire quei lavori che restano ancora per tal modo numerosi ed importanti da lasciar dubbio quando mai possa convenevolmente chiudersi l'attuale sessione.

Era all' ordine del giorno il bilancio passivo delle strade ferrate, per il quale si domanda alle finanze dello Stato la somma di L. 17,679,068 99 e non è dirsi quanto quanto questa somma rispettabilissima raccomandasse l'attenzione di quelli che dovevano accordarla.

Il dep. Bastian inaugurando la discussione generale stabilì due assiomi, cioè che le strade ferrate sono indispensabili, e che le finanze dello Stato non ponno sobbarcarsi alla necessaria spesa e da queste due premesse deduceva quindi la conseguenza che dovesse il Governo studiare il modo di cedere col maggior profitto possibile quella parte di vie ferrate che trovasi già costrutta a qualche privata Società, incaricando la stessa di continuare ed ultimare le opere già preconcette nei relativi piani.

Veniva in sussidio a tale proposizione un ben forbito discorso lettosi dal dep. Bianchi Pietro, il quale giovandosi talvolta della logica e più spesso della rettorica, intendeva provare l'utilità che il Governo desse primo l'impulso alla privata associazione, cedendo appunto la costruzione e l'esercizio di questa strada, e rimetteva i Deputati suoi colleghi per i maggiori dettagli ad un opuscolo da esso pubblicato nel marzo 1849, al quale rimettiamo noi pure i benevoli lettori che volessero su tale materia approfondirsi.

Ma dopo di questi e mentre stavasi per votare sull'ordine del giorno *Bastian*, sorse il deputato Lanza a trattare con ampiezza lo stesso argomento ed a mostrare tutti i danni che ricadono sullo Stato dal voler persistere in quella impresa, massime adesso che per ottenere danaro deve sottostare al sacrifizio del venti o venticinque per cento; nè a questo solo si limitò, che entrando nei dettagli delle opere intraprese trovò argomento di critiche sulle une e sulle altre, come anche ne trovò sulla compiacenza colla quale la Commissione incaricata del bilancio aveale approvate; evocò l'esempio delle altre ben regolate Nazioni e da questo dedusse la necessità che lo Stato debba sbarazzarsi di tale bisogna perchè sicuramente dai privati sarebbe sempre meglio compita e con maggior utile amministrata.

Josti parlò contro Lanza e proponendo, come avevano fatto gli altri oratori che il compimento delle strade ferrate è una necessità inevitabile per l'interesse del paese, concludeva che il Governo dovesse andare innanzi, dimenticandosi poi di esaminare il vero punto che era in discussione se cioè tornava più utile che fosse il Governo o le Società che di questo fossero incaricate.

Dopo questi parlò il Ministro dei lavori pubblici, ed il suo dire fu come d'ordinario notevole per abbondanza di dati, per profondità di viste e per sicurezza di logica. Esso non si oppose al desiderio mostrato che fossero le strade ferrate cedute alle Società private; esso riconobbe l'utilità di questo sistema propugnato dai vari oratori; ma per adottarlo richiese due semplicissime condizioni, che nissuno sicuramente oserà negargli, e cioè la prima che vi siano le Società, e la seconda che queste offrano patti che possano accettarsi; nè sicuramente potranno dirsi accettabili quelli che furono offerti sino ad ora, i quali di mano in mano che venivano enunciati alla Camera erano cagione di una sempre crescente meraviglia. Il Ministro difese poscia il progetto della strada e la di lei esecuzione, difese l'amministrazione ed i risultati della stessa, e difese pur anche l'avvenire di quest'opera grandiosa, assicurando che dai calcoli di probabilità che ponnosi attualmente stabilire, si ha luogo a sperare un prodotto superiore al 3 per o|o, prodotto che sicuramente può dirsi ragguardevole quando si abbia riguardo alle gravi difficoltà che s'incontrarono nella costruzione, per cui può dirsi che la linea intera sia una continua serie di opere d'arte grandiose e complicate.

Il dep. Menabrea, relatore della Commissione, parlò dopo del Ministro, e ribattendo i rimproveri mossi alla stessa dall' oppositore Lanza, mostrò come in sostanza tutti fossero d'accordo nel desiderare che le società private sottentrassero allo Stato nell'impresa delle strade ferrate, ma che fosse per altro pericolosa la compulsione che su questo sarebbene venuta al Ministro quando si fosse adottato d'ordine del giorno proposto dal dep. Bastian. E questi infatti ben lo comprendeva che ritiravalo poco dopo, come pure ritirava il dep. Lanza quell' altro che avea presentato, con cui voleva notare specialmente che la Camera prendeva atto delle dichiarazioni del Ministro, locchè siamo d'avviso che sia mai sempre inutile, non essendo supponibile che in un'assemblea politica possa un Ministro parlare quasi a casaccio ed abbiano i deputati a non dare ascolto alle di lui parole.

La seduta che doveva aver luogo questa sera per oggetti che erano stati dichiarati urgenti, mancò per mancanza del numero legale dei deputati. Ciò acceniamo perchè se ne faccia la debita sottrazione a quella lode di puntualità che abbiamo espressa stamane.

STATI ESTERI

FRANCIA

Parigi, 19 *aprile*. Nel mentre che l' *Union* appoggia i partigiani della fusione, l'*Opinion Publique* si dichiara formalmente ostile alla proroga de'poteri presidenziali. « Se il perfetto ravvicinamento delle opinioni che *possono offerire al paese un'altra combinazione*, è conseguito di qui al 1852, la quistione non è più soggetta a controversia; ma quand' anche questo ravvicinamento non fosse effettuato interamente nel 1852, di maniera che non si fosse in grado d'offerire al paese una soluzione soddisfacente, bisognerebbe mettere da parte con irremovibile fermezza l'espediente bonapartista, non meno che lo spediente di una presidenza orleanista, giacchè questi due pretesi espedienti non sarebbero che due immense complicazioni.

Il partito ultracattolico si è spaventato delle tendenze liberali dell' Arcivescovo di Parigi, e vorrebbe far condannare le sue dottrine dalla Santa Sede. L'Arcivescovo non avendo voluto aprire una polemica col Vescovo di Chartres, parecchi altri Vescovi hanno deferito all' esame ed al giudizio del Papa diversi scritti di mons. Sibour e specialmente il Monitorio del 15 gennaio, come quello che, a parer loro, esprime dottrine e pretensioni, sulle quali doveva essere chiamata l' attenzione del Capo della Chiesa. Questa notizia dell'*Abeille di Poitiers* prova che la lettera virulenta del Vescovo di Chartres non era un fatto isolato, ma il risultato di un'alleanza de'gesuiti francesi.

Togliamo dalla corrispondenza parigina dell'*Indépendance Belge* i seguenti importanti ragguagli.

Nel Consiglio dell'*Assemblée Nationale* non si va più d'accordo. Il comitato dirigente è composto di Guizot e Molé, il comitato amministrativo di Duchatel e Valmy: Mortemart, de Noailles, Dumont, de Pastoret ed altri partecipano pure alle deliberazioni. In tutto, sei orleanisti e sei legittimisti.

Il sig. Lavalette che dapprincipio si ostinava a rimanere alla direzione del giornale, pare ora costretto a domandare la sua demissione, la quale credesi sia una perdita grave pel partito della fusione.

Nel campo democratico la discordia è più aperta. Si assicura che in una recente riunione di azionisti del *Siècle* fu deliberato di promuovere la candidatura del generale Cavaignac alla presidenza della Repubblica.

Questo risultato è la conseguenza delle istanze fatte da alcuni amici al sig. Giraudeau de Saint Gervais, medico rinomato ed assai influente, il quale essendo il principale azionista del giornale, è sicuro di avere sempre una preponderanza nelle deliberazioni. Il sig. Giraudeau de Saint Gervais trovò pericoloso e contrario agli interessi del *Siècle* di farsi sostenitore d'una candidatura; però essendo questa una questione che non poteva essere risolta se non se dall'Assemblea degli azionisti, questi furono di nuovo convocati, e dopo lunga discussione il generale Cavaignac fu nominato membro del Consiglio di Sorveglianza e la sua candidatura fu approvata.

Questo fatto è grave, perchè dividerà nel 1852 i repubblicani in due campi. La piccola chiesa Miot, Colfavru, Nadaud, minima nell'Assemblea, ma che conta in Francia molti partigiani, non accetterà mai il gen. Cavaignac.

Dicesi che non sarebbe impossibile che tutte le frazioni che respingono l'onorevole Generale, ed alla cui testa s'è messo Emilio Girardin, scegliessero per candidato il direttore dell' associazione degli ebanisti nel sobborgo Saint Antoine, appellato egli pure Antonio. Questa candidatura però non è molto seria.

Si assicura che in maggio, ricorrendo l' anniversario della proclamazione della Repubblica, il Presidente della Repubblica aggrazierà parecchi condannati politici.

L'altra sera il colonnello del 33° reggimento di linea assisteva alla rappresentazione del teatro di Saint-Denis. Alcuni ch'erano nella platea avendolo veduto, e ricordando che quel reggimento aveva avuta una parte notevole nell' assedio di Roma, si misero a schiamazzare e gridare: Abbasso il carnefice dei Patrioti! Abbasso il soldato del Papa!

Altri spettatori, indignati di queste grida, ne volevano cacciare dal teatro gli autori. Ne nacque un tafferuglio, il quale fu per avventura sedato dal Sindaco. Due individui furono arrestati.

(*Corrispondenza particolare dell'* Opinione).

Parigi, 18 *aprile*. L'Eliseo vagheggia, ora più che mai un'*entente cordiale* colla Russia; a questo scopo tende la missione di Mercier, novellamente partito alla volta di Pietroburgo. È per altro facile il prevedere che sarà mal ricevuto, anche pel motivo che Mercier è mediocrissimo diplomatico, come ne ha dato prova allorchè, mandato a Roma per tastarvi lo spirito pubblico, *assicurò* Oudinot che il popolo romano lo avrebbe ricevuto a braccia aperte.

È male per voi che Brenier sia uscito dal Ministero; egli mostravasi favorevole al Piemonte.

Qui tutti cospirano. Dall'un lato grandi masse di cavalleria si raccolgono nelle vicinanze di Parigi; la cavalleria è nella massima parte Bonapartista; dall'altro il socialismo avvolge a poco a poco tutta la Francia, non essendoci oramai un solo comune, il quale non abbia il suo comitato socialista. Ciò che v'ha di più spaventoso si è che il socialismo dell' intelligenza è soprafatto dappertutto dal socialismo delle cupidigie; agli operai tu puoi ancora far intender ragione; ma il contadino è furioso, esso anela al saccheggio, ed alle carnificine. Tutto è incertezza, contraddizione, assurdità; e chi si fidasse di Luigi Napoleone, s'ingannerebbe a partito.

INGHILTERRA

Londra, 18 *aprile*. A Manchester si tenne una grande riunione per la riforma finanziaria e parlamentaria.

Sono stati presi diversi appartamenti a Londra e nelle vicinanze per alloggiarvi un certo numero di persone appartenenti alla polizia francese che vi dimoreranno durante il tempo dell'esposizione.

Un membro della Camera dei Comuni, signor Hayter, rappresentante di Wells, ha scritto ai suoi elettori, che offriva la sua casa a tutti quelli di loro, che vorranno visitare l'esposizione.

Il battello a vapore a elice il *Propontide*, arrivò ieri a Plymouth, avendo lasciato il Capo di Buona Speranza il 7 marzo, Sierra Leone il 24 e il Capo Verde il 31. Sebbene rechi notizia di un felice attacco fatto dal generale Somerset alla testa di 1,200 uomini, e della presa di un ragguardevole numero di Cafri, però le informazioni date dai viaggiatori non lasciano sperare un pronto termine alle ostilità; l'abilità e le precauzioni dei Cafri, accoppiata alla loro astuzia naturale sembra aver mandato a vuoto più di una volta i piani delle truppe regolari.

Sir Harry Smith si trova a King William's Town, e ha circa 2,000 uomini sotto i suoi ordini. Alla città del Capo non vi sono che sette soldati d'artiglieria.

L'attacco del generale Somerset fu fatto al forte Armstrong nello stabilimento del Kal River, donde coll'aiuto delle milizie, il nemico fu respinto con grandi perdite.

I colonisti nella città del Capo ritengono la guerra di spettanza del Governo, e non della colonia, e finora non ebbe luogo alcuna adunanza degli abitanti, nè qualsiasi altra dimostrazione in segno di approvazione delle misure prese dal governatore sir H. Smith.

AUSTRIA

Vienna, 18 *aprile*. È stata pubblicata in questo giorno la patente che sanziona lo Statuto per il Consiglio dell' impero. Le principali disposizioni sono le seguenti:

Il Consiglio dell' impero è immediatamente sottoposto al monarca e collocato a fianco del Ministero. Le sue attribuzioni sono puramente consultive; deve essere sentito in tutte le questioni di legislazione, e nella pubblicazione delle leggi ne sarà fatto cenno.

Anche in altri affari potrà essere sentito il Consiglio dell' impero, sia dal monarca, sia dal Ministero complessivo. Non gli appartiene il diritto d' iniziativa, ma è autorizzato ad opportune occasioni di far presente le lacune ed i difetti delle leggi esistenti.

I Consiglieri saranno nominati dall' Imperatore, e non possono essere dimessi se non dopo sentito il Collegio, salvo il caso di promozione ad altre funzioni, di giubilazione o quiescenza, o di perdita dell' impiego secondo le norme delle vigenti leggi.

Nella nomina si avrà riguardo alle diverse parti dell' impero. Come compartecipanti temporariamente alle deliberazioni del Consiglio, potranno essere assunti uomini di tutte le classi e di tutte le parti della monarchia, i quali abbiano la necessaria capacità per esperienza, sapere, posizione sociale, e siano distinti per cognizioni speciali.

La decisione sul modo e sul tempo di questa chiamata è riservata al sovrano. Il presidente del Consiglio dell' impero ha il rango immediatamente dopo il presidente dei Ministri. I Consiglieri hanno rango eguale ai luogotenenti. Il presidente del Consiglio solo, o con alcuni altri Consiglieri può essere chiamato al Consiglio dei Ministri, ma senza voto; all'incontro previa intelligenza dei due presidenti, potranno essere chiamati i Ministri ad una seduta del Consiglio per dare gli opportuni schiarimenti.

I procedimenti del Consiglio dell' impero non sono pubblici, e i membri promettono, oltre il giuramento d'ufficio, di conservare il segreto intorno agli affari dello Stato.

Finora sono state pubblicate le seguenti nomine al Consiglio dell' impero:

Barone Francesco Krieg-Hochfelder, già vice presidente del governo di Galizia; Ladislao Szozyenyi; conte Francesco Zichy; Antonio Salvotti; Andrea Baumgartner; barone Francesco Buol di Bernburg; Altgravio Ugone Carlo Salm-Reiferscheid; Norberto Purkart.

L'elemento italiano in quel Consiglio è rappresentato da un Salvotti. Questo nome non ha d'uopo di commentari.

— È morto a Pesth il generale austriaco barone Wohlgemuth, conosciuto nelle ultime guerre d'Italia e d'Ungheria.

— La voce sparsasi alcuni giorni sono che lo stato d' assedio della città di Vienna dovesse cessare col 1° di maggio non si è confermata, anzi si assicura che non sarà levato per lungo tempo ancora, e che le autorità non hanno neppure l'idea di pensarvi.

Il *Lloyd* contiene un forte attacco contro l'istituzione dei giurati.

Pare che i reazionarii non siano tranquilli sino a tanto che esiste ancora qualche rimasuglio di istituzioni liberali che hanno data dal 1848.

La deputazione delle dame ungheresi che dovevano domandare l' amnistia per gli ungheresi all'imperatore non ebbe luogo, essendosi la contessa Wenkheim, figlia del maresciallo Radetzky, rifiutata di farne parte.

Una corrispondenza di Trieste inserita nella *Gazzetta Universale d'Augusta* somministra alcuni dettagli sul deplorabile stato della marina austriaca, che si dicono provenienti da fonti sicure.

I giornali contengono continue lagnanze sul modo con cui viene esercitata la censura dei teatri.

PRUSSIA

Berlino, 16 aprile. Il conte d'Alvensleben non accettò il posto di plenipotenziario presso la Dieta di Francoforte che gli era stato offerto. L'inviato prussiano si recherà a questa città il giorno 10 di maggio: qualunque siano le riserve e le condizioni poste dall'Austria pel suo ritorno alla Dieta è certo però che vi sarà un accordo per l'istituzione di un provvisorio.

La risposta del Gabinetto di Berlino all'ultima nota austriaca sarà portata a Vienna dal conte Arnim.

Le Commissioni continuano a tenere a Dresda le loro sedute e preparano il materiale per la Dieta.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri partiva giovedì mattina pel castello di Cummritz in Slesia, e ritornerà a Berlino pel martedì dopo Pasqua. Credesi che l'attuale sessione delle Camere sarà chiusa col 3 maggio.

Da alcuni giorni corre voce che le truppe prussiane debbano abbandonare Cassel.

Il Re ha sancito il nuovo codice penale che verrà pubblicato tra poco.

Tutti i membri della famiglia Coburgo, il Re dei Belgi, il Principe regnante di Coburgo, il Duca di Coburgo Cohary si recheranno a Londra per tenere un congresso di famiglia col Principe Alberto, onde regolare l'ordine di successione ai principati di Turingia.

PORTOGALLO

Il *Daily News* espone in un lungo articolo le principali cause del movimento insurrezionale scoppiato nel Portogallo, che hanno la loro origine nella cattiva amministrazione del paese e negli imbarazzi finanziari aumentati dalla continua dilapidazione della Corte e dei principali funzionari. Le esigenze di questi ultimi sono immense, e per mettere insieme una somma vistosa di stipendio Saldanha e Thomar erano nello stesso tempo ministri, ambasciatori a Madrid, oltre una serie di minori impieghi.

Altri mezzi per far denari e accumulare profitti erano messi in opera dai funzionari, e la cosa era così ordinaria che non se ne faceva neppure un segreto.

» Dobbiamo però, disse il *Daily News*, dubitare che l' attuale insurrezione possa avere per effetto una riforma salutare. Il generale Saldanha, che ebbe la parte principale nell'abbattere i Settembristi nel 1847, e che si mantenne per un certo tempo al potere come risultato della sua vittoria, fu poi messo in disparte dal conte di Thomar. Il conte di Thomar aveva molto appoggio nelle Cortes, e l' attuale movimento insurrezionale di Saldanha appoggiato all' esercito, dà al medesimo un aspetto poco costituzionale. Per altro avendo egli accettato l' aiuto e l' alleanza coi Settembristi, avrà anche acconsentito a condizioni liberali, come base del futuro Governo. Ma l' alleanza dei Settembristi coi Miguelisti nel 1847 ha creato nella Regina una ripugnanza, che deve stendersi anche a Saldanha e farla inclinata ai partiti estremi. L' Inghilterra ha poco da ingerirsi colle parti contendenti del Portogallo, ma essa non potrebbe che guadagnare colla caduta del conte di Tomar, ostile sempre ai suoi interessi commerciali e politici. I trattati obbligano l' ammiraglio britannico a proteggere la persona della Regina, e sgraziatamente la protezione di una persona reale può abilmente essere impiegata nella protezione della sua politica. Tale fu il caso nel 1847. Speriamo che il movimento possa terminare senza effusione di sangue, e che il risultato sia un governo liberale, con Cortes liberamente elette come espressione della volontà popolare. Se questo regno ha da riaversi, sarà necessario che vi sia onestà nell' amministrazione, e libertà nel commercio. »

STATI ITALIANI

LOMBARDO-VENETO

(*Corrispondenza partic. dell'* Opinione

Milano, 20 aprile. Gli eccessivi rigori di Giulay, gli ordini, le proibizioni, le multe, le bastonature non hanno smosso d' un punto la resistenza popolare; è vietato dalla pubblica indignazione il fumare, e non si fuma; e se mai per distrazione vi trovaste collo zigaro in bocca in faccia ad un corpo di guardia, ed alla stessa polizia, siete invitato a gettare il vostro zigaro, e se non lo fate arrischiate quattro pugni nelle coste. È inutile che il Governo austriaco si faccia delle illusioni; questa aristocrazia di cui tanto temeva, e che chiamò autrice della rivoluzione, è esigliata; la borghesia è smunta di danari; l' operaio non lavora, e quindi non ha mezzi; eppure l'odio è crescente a cento doppii, è penetrato in tutte le classi della società dal duca al nullatenente, dal dotto all' analfabeto. Anche i *fratelli* croati dan segni di vita, e nelle caserme di S. Francesco vi fu giorni sono aperta ribellione; gli uffiziali non potendo più farsi obbedire, chiesero il generale, ma questi giunto a mezzanotte in quartiere, udì rispondersi: siam tutti uguali. Il giorno dopo 65 furono tradotti in Castello.

Tutti gli Italianli e gli Ungheresi sono spediti in Boemia, ed a Vienna; e qui vengono i reggimenti di altre stirpi: presto partiranno anche i Croati. Fra i debiti, l' indisciplina militare, e l'odio dei popoli, il principe Schwarzenberg ha libera la scelta.

— *22 aprile.* Si dice che il conte Giulay debba avere lo scambio e chi parla come surroga il generale Benedek, chi del tenente-maresciallo Clam Gallas, e chi perfino del Bano Jelacich; nulla però v'ha di sicuro. A Olgiate Olona furono arrestati due preti per detenzioni d'armi da caccia.

TOSCANA

Firenze, 19 aprile. Sappiamo che la sera di mercoledì santo S. E. il Commendatore Giovanni Baldasseroni, presidente del Consiglio dei Ministri di Toscana, tornò a Roma da Napoli.

INTERNO

SENATO DEL REGNO

Tornata del 22 aprile

Presidenza del march. ALFIERI DI SOSTEGNO.

Letto ed approvato il processo verbale della seduta antecedente, il segretario comunica al Senato il sunto delle petizioni.

Il senatore prof. Cantù qual relatore dell'ufficio centrale legge, il rapporto sul progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, concernente la riammessione agli esami degli studenti due volte rimandati. L'ufficio centrale modifica quasi totalmente questo progetto, proponendo che la riamessione possa aver luogo soltanto dietro consenso o licenza del corpo insegnante cui gli studenti appartengono.

Il ministro della marina e delle finanze presenta i trattati commerciali testè conchiusi coll' Inghilterra e col Belgio e dimanda che vengano discussi in via d'urgenza; il Senato l'accorda.

L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sul riordinamento della *Cassa Invalidi di marina.*

Il senatore Stara combatte le osservazioni esposte nella seduta antecedente dal senatore Colla per le quali il medesimo dichiaravasi contrario all'adozione del progetto di legge. Dice la separazione delle casse non poter generare la disunione temuta dal senatore Colla, perchè non altera per nulla i rapporti legali che stringono i marinai della marina mercantile con quella di guerra. Di più la separazione degli interessi materiali allontanando il pericolo di un conflitto nascente dalla preferenza accordata all'una marina piuttosto che all'altra, giova anzi a cementare l' unione necessaria fra i due corpi. Acconsente infine col senatore Stara al mal modo con cui vennero operate le divisioni degli utili fra coloro che erano chiamati a parteciparvi, e aggiunge che il progetto ministeriale riesce oltremodo gravoso all'erario.

Senatore Colli persiste nel suo avviso sull'utilità dell'unione delle due casse: facendo osservare come allorquando in una associazione una parte profitti più dell' altra per riparare a cotale ingiustizia, basta il fissare giuste norme per la ripartizione degli utili, senza procedere all' immediato scioglimento della società, rinunciando così di un tratto ai vantaggi che suggeriva l' associazione. L'onorevole senatore non combatte la separazione della cassa degli invalidi per sè stessa, ma come principio di una separazione tra i marinai della marina mercantile e quelli della militare che può tornar funesta alla marina in generale.

A conforto del suo giudizio legge un brano di uno scritto di un'ufficiale, nel quale si domanda quale vantaggio crede il Governo di fare alla marina militare coll'abolizione di una cassa fatta coi risparmii di tanti individui? quale diritto può avere il Governo di appropriarsi di questi capitali provenienti da 35 anni di sacrificii. Il Senatore esamina quindi le singole disposizioni della legge e ne mette in chiaro gl' inconvenienti.

Il Presidente del Consiglio annunzia avere S. M. accettate le dimissioni del Commendatore Nigra, già Ministro delle finanze, ed eletto a quell'ufficio il conte Camillo di Cavour.

Il Ministro delle finanze e marina sostiene il progetto di legge e dimostra che la riunione delle due casse è puramente accidentale, trattandosi di due istituzioni affatto diverse, l'una essendo come una cassa di risparmio obbligatoria, l'altra come il frutto d'una tassa imposta dallo Stato agli individui della Regia Marina per aver diritto a pensione. L'unione di questa istituzione essendo origine di discordia, crede quindi il Governo di ripararvi separandola. Il Ministro espone come nel riparto dei fondi siasi attenuto al voto di una Commissione per ciò istituita: quanto alle osservazioni citate dal senatore Colla ed attribuite ad un ufficiale superiore di marina, dichiara non essere a sua notizia che alcun ufficiale in attività di servizio abbia scritto su questa materia, e qualora l'avesse fatto sarebbe da riprovarsi.

Il senatore Doria parla in appoggio del progetto ministeriale.

Il senatore Colla risponde alle obbiezioni fatte dal Ministro della marina. Crede facile stabilire una ripartizione degli utili tra le due marine mediante una regolare amministrazione. Esponendo la natura, la derivazione e la somma degli introiti, crede quindi che si potrebbe evitare ogni lagnanza col determinare la divisione degli assegnamenti in ragione del modo con cui la marina mercantile e la militare concorrono a fare i fondi. Osserva quindi al Ministro che quand' anche l'autore dello scritto citato appartenesse alla marina militare non meriterebbe censura alcuna per avere esposto il frutto delle sue osservazioni in questa materia.

Il Senato, ritenendo chiusa la discussione generale passa alla disamina dei singoli articoli che vengono approvati senza alcuna modificazione. Solo all'art. 5 il senatore Cardenas dimandò di quanto il regio erario potrebbe essere aggravato da questa legge.

Il Ministro della marina e delle finanze dichiara che l'aggravio non può ascendere più che ad alcune migliaia di franchi perchè la semplificazione dell'amministrazione, e la diminuzione del personale può considesarsi quasi come un compenso al discapito che ne può avere l'erario.

Finita la disamina dell'intera legge il senatore Defornari propone che se ne sospenda la votazione per rimandarla alla Commissione.

Tale proposta è respinta dal Senato: quindi ha luogo lo squittinio secreto col seguente risultato:

Votanti	50
Favorevoli	41
Contrari	9

Il Senato adotta.

La seduta è sciolta alle ore 5 1/2.

CAMERA DEI DEPUTATI.

Tornata del 22 aprile.

Presidenza del Presidente PINELLI.

La seduta pubblica è aperta alle ore 2 colla lettura del verbale e del solito sunto delle petizioni.

Si procede all'appello nominale, e quindi si approva il verbale.

Si dichiara d'urgenza la petizione num. 3134 ad istanza del deputato Gastinelli, e quella al num. 3467 ad istanza del deputato Elena viene trasmessa alla Commissione incaricata dell'esame della tariffa.

Il Presidente comunica il nome di alcuni che presentarono alla Camera alcune osservazioni sopra progetti di leggi pendenti.

Si accorda il congedo di giorni venti al deputato conte Revel.

Santa Rosa presenta la relazione sul progetto di legge per l'imposizione sui corpi morali.

Ricci Vincenzo presenta la relazione sul bilancio passivo dell'Azienda delle Gabelle.

L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio passivo delle strade ferrate.

Il Presidente. Dichiaro aperta la discussione generale.

Bastian: prima che si entri nella discussione di tutte le quistioni cui presta origine la importante materia delle strade ferrate esso vuol chiamare l'attenzione del Governo e della Camera sull'opportunità di cedere alle private associazioni quanto resta a costruirsi delle nostre vie ferrate. Nota infatti che lo Stato ha dei debiti gravissimi e che sarebbe fuor di luogo accrescerli, massimamente alle condizioni svantaggiose che ci vengono fatte dai banchieri, ed accrescerli per lo scopo di fabbricar quanto i particolari possono produrre a miglior mercato.

Conchiude pertanto proponendo un ordine del giorno motivato, col quale invita il Ministero a considerare appunto l'opportunità di cedere alle società private la costruzione di quanto rimane a farsi nelle vie ferrate del paese.

Bianchi P. legge un lungo discorso col quale riportandosi ad un progetto già da lui fatto pubblico mediante un opuscolo pubblicato e presentato alla Camera nel marzo 1849 insiste anche esso sulla utilità di cedere la costruzione delle vie ferrate alle società miste che in quell'opuscolo ha delineate.

Il Presidente. Rileggo l'ordine del giorno del dep. Bastian.

La Chambre

Vu d'une part la pénurie des finances,

Vu d'autre part la nécessité impérieuse de ne pas laisser incomplet le système des chemins de fer, invite le Ministère à se livrer à des études serieuses ed approfondies sur la conveniance d'aliener les parties des chemins de fer déjà en activité et de concèder à des societés tout ce qui reste a faire, passe à la discussion.

Lanza: Io sorgo ad appoggiare l'ordine del giorno del dep. Bastian. Quantunque io prevegga i gravi sacrificii che il Governo dovrà incontrare nell' alienazione delle strade già costrutte, pure sono indotto ad appoggiare quell' ordine de giorno giacchè sono veramente soprafatto dalle considerazioni sul nostro stato finanziario e lo trovo ad un punto per cui devono riuscirgli incomportabili tutti quegli sforzi che sono necessarii per condurre a termine le nostre strade ferrate.

Mostra poscia l' oratore l' importanza delle opere che restano da costruirsi, e quindi la spesa che per esse sarà necessaria e da ciò deduce la impossibilità di sopperirvi. Adduce l' esempio delle altre nazioni meglio amministrate che appunto lasciarono alle società private la costruzione delle vie ferrate; propone specialmente l' esempio del Belgio che adesso va riconoscendo l' utilità di cedere ai privati l' esercizio delle sue strade e quindi desidera che anche da noi questo esempio non vada perduto. Lo Stato nostro, ei dice, non può avere il danaro per costrurre le strade ferrate che prendendolo a prestito, e deve pagare per questo il 20 per cento; mentre un privato può benissimo rinvenire il danaro al pari ed anche al di sopra del pari, per cui ecco un divario di 20 o 25 per o|o che torna a profitto soltanto di quelli che prestano il danaro e che va perduto pel paese. L' esercizio medesimo delle strade ferrate nelle mani dello Stato non presenta quei vantaggi che defluiscono facilmente ai privati quando vi siano interessati. La maggior quantità degli impiegati, il sistema minuto della controlleria sono cagione di questo, e ben lo si vede dal rendiconto presentatosi dall' Azienda, dal quale si ricava che l' interesse del 5 per o|o che l'anno scorso si prometteva per questa strada si è adesso limitato a meno del 2 per o|o.

Non è per questo che sia a lamentarsi la spesa fatta e quella che rimane a farsi nella strada ferrata, giacchè non bisogna guardare solamente all' interesse che direttamente può ricavarsi dalla strada, essendo anzi maggiormente a considerarsi quello indiretto che lo Stato ottiene dal maggiore sviluppo che assume il commercio e l'industria. Ma anche in questo oggetto presenta un grande vantaggio la cessione della strada alla privata speculazione, in quanto che si taglia corto alla istituzione di quella caterva d' impiegati che adesso impoveriscono lo Stato coi stipendi e fra poco lo soffocheranno sotto il peso di quelle pensioni che sono già una delle piaghe più grandi dello Stato.

Per tutto questo esso trova di appoggiare vivamente l' ordine del giorno del deputato Bastian e fa sentire che insiste specialmente sulla circostanza che si consiglia al Governo lo studio di questo sistema, senza obbligarlo in nessun modo, perchè appunto non si vuol porlo in condizione imbarazzata e costringerlo a dei contratti che fossero rovinosi, essendo esso persuaso che quando il Governo vorrà accogliere questo desiderio che la Camera volesse dimostrare, il Governo saprà soddisfarlo nel miglior modo possibile.

Iosti non approva l' ordine del giorno del dep. Bastian, o per lo meno non vorrebbe che venisse fatto obbligo al Governo di cedere all'industria privata la costruzione delle strade ferrate. Non crede che si debba pretendere essere le strade ferrate una speculazione per lo Stato. Sono anzi passività sicuramente, ma passività necessarie come quella dell' esercito. Le strade ferrate si fanno per l'utile indiretto che da esse deriva. Ora questi vantaggi indiretti possono essere tali da convenire sacrifici anche maggiori. Potrebbe convenire un giorno pel vantaggio del nostro commercio di transito, di diminuire assai i prezzi del trasporto sulle nostre strade, e questo non si potrebbe fare quando le strade non appartenessero più allo Stato. Bisogna dunque andar cauti e considerare pacatamente tutti i lati della questione.

Non bisogna del resto preoccuparsi troppo della

tenuità dei redditi attuali, perchè ora si tratta di tronchi interrotti e non si può dal movimento attuale far calcolo dell' entrata che avremo quando le strade saranno compite. È certamente un inconveniente di non sapere a quale somma ascenderà la nostra spesa, ma questa ignoranza vale anche pel contratto di vendita. Io mi limiterei pertanto a raccomandare al signor Ministro maggior sollecitudine nell' approvazione dei progetti. La questione dei denari quando si tratta di opere pubbliche e utili io la credo molto semplice.

Paleocapa, ministro dei lavori pubblici: Già la Commissione aveva invitato il Governo ad adoperare la maggior sollecitudine onde provvedere che le nostre strade ferrate vengano compite ed amministrate col minor possibile aggravio dello Stato. Ora l'invito verrebbe più concretato e si inviterebbe il Governo a cedere le strade a compagnie private.

Io posso assicurare la Camera che il Governo non è alieno dall' adottare questo sistema, ma per ciò fare sono indispensabili due condizioni: 1° che vi siano compagnie che facciano offerte; 2° che i patti proposti siano equi e convenienti altrimenti per evitare uno scoglio si urterebbe nell' altro, e lo Stato sarebbe posto in imbarazzi sempre più gravi, e l'aspettativa del compimento delle strade diverrebbe più lunga e il risultato incerto. Conviene insomma che il partito offerto non sia dannoso allo Stato perchè se fosse tale nè il Ministro lo proporrebbe, nè lo accetterebbe la Camera.

Affinchè però non si accettino troppo facilmente e non si coltivino in questo proposito idee troppo lontane dalla realtà mi conviene dire alcuna cosa della improbabilità che a noi si presenti un partito accettabile.

Si cita assai sovente l'esempio dell'Inghilterra, ma io credo che quelli i quali troppo facilmente ricorrono a quel paragone non si facciano sufficiente ragione delle essenziali differenze che esistono fra noi e quel paese. Ivi è abbondanza somma di capitali per modo che ogni impresa la quale offra una prospettiva di utile anche piccolo, anche minimo trova copia di concorrenti. Egli è perciò che al solo scopo di unire due tronchi di strada ferrata l'ingegnere Stephenson progettò un ponte tubolare attraverso un braccio di mare che costò 700m. lire sterline che è quanto dire 17 milioni di franchi. Ci si dice: ebbene chiamateli qui quei capitali; ed io certo sarei contento che venissero, ma convien pensare alla differenza grandissima che quei capitalisti mettono fra l'impiegare le loro somme in paese e portarle fuori, alla diversità somma che esiste nelle condizioni del credito pubblico in Inghilterra a confronto del nostro paese.

Altro motivo di difficoltà per alienare la nostra strada si è che mentre da noi si spesero oppure si contrassero impegni per 60 milioni, non se ne impiegarono fruttuosamente finora che 36, quelli cioè che corrispondono al tronco da Torino ad Arquata, mentre altri 24 milioni sono destinati ai tronchi già appaltati da Arquata a Genova e da Alessandria al Po. Ora io non saprei comprendere come potrebbesi allo stato attuale delle cose combinare un contratto di cessione ad una compagnia privata la quale assai difficilmente vorrebbe sollevare il Governo dalla sua responsabilità verso gli appaltatori.

Si è da alcuni eccitato il Governo a cedere almeno il materiale della strada da eseguirsi, ma io credo che tale non sarebbe l'opinione della Camera quando studiato l'argomento avesse scorto che il maggior importo dei tronchi da eseguirsi consiste nei manufatti ossia nelle opere d'arte.

Io credo poi che si esagerino assai le economie che in queste imprese di strade ferrate possono fare le compagnie private. Io non dubito di affermare che di tutte le strade che si sono costrutte in Europa, le piemontesi sono quelle nelle quali la spesa effettiva si è meno scostata dalla somma preavvisata. E dai dati che noi possiamo basare sul passato ci è lecito prevedere che le nostre strade ci costeranno o 128 o 140 milioni, secondo che si crederà opportuno di andare ad Arona, oppure nel seno di Pallanza, ed è quindi chiaro che avremo una differenza assai piccola della somma portata dai primitivi progetti. Per persuadere la Camera di quanto in proposito avvenne in altri paesi, io potrei a cagion d'esempio metterle sott'occhio il prospetto delle somme predisposte dalle compagnie assuntrici di 21 strade ferrate in Francia, dal quale risulta che la spesa effettiva riuscì del 50 o|o superiore a quanto erasi prima calcolato.

Un altra prova assai manifesta degli errori nei quali possono cadere le società può rilevarsi da ognuno osservando il corso delle azioni, ed io prego che si guardi al corso attuale delle azioni di strade ferrate alla borsa di Parigi — Ora come possiamo noi lusingarci che ci vengano offerti a onesti patti i capitali forestieri se in Francia stessa per la strada da Parigi a Lione dopo interminabili trattative si è quasi conchiuso alla impossibilità di eseguirle se non lo fa lo Stato? E se vuolsi considerare inoltre che le strade che a noi restano da fare sono delle più difficili d'Europa, come sperare che si presenti per assumerle una società la quale non sia costituita di persone sconosciute e non abbia in mira soltanto l'agiotaggio ed il commercio delle azioni, ma offra allo Stato quelle garanzie senza delle quali, sarebbe follia intraprendere delle trattative?

Del resto io vi dirò, o signori, una circostanza la quale mi conferma maggiormente nella mia opinione, ed è che una società si è infatti presentata al Governo offerendo di acquistare e finire le nostre strade, ed una società di nomini rispettabili e solidissimi nella quale si annoverano i primi banchieri dello Stato. Ora vi dirò alcune delle condizioni che essi esigevano. 1° La società assumeva la strada nello stato attuale obbligandosi di far eseguire i contratti in corso, non pagando però che il 60 per 100 della spesa effettiva da noi fatta. Ecco dunque a prima giunta una perdita per noi di 43 milioni. 2° Voleva assicurato l'interesse del 5 per 100 sulla spesa effettiva fatta. *(Rumori)*

Molti voci: È un'usura.

Paleocapa: Vi ripeto, o signori, che questa società era composta di rispettabili negozianti e banchieri. *(Ilarità)*

Si chiedeva in terzo luogo che lo Stato si obbligasse a non costrurre per trent' anni altre strade dal Piemonte alla riviera di Genova. Egli è certo che ora non si potrebbe pensare a nuove strade, ma in trent'anni io credo che delle strade ferrate nello Stato ve ne saranno molte e probabilmente ne sarà costrutta anche un'altra verso la riviera, ed io credo che sarebbe antinazionale di assumere la richiesta obbligazione. Si chiedevano in 4° luogo le tariffe concesse alla compagnia di Savigliano poi la facoltà di alterare le tariffe stesse ritenutone l'ammontare complessivo; poi l' esenzione da ogni tassa; poi il 3 per 100 di provvigione. Io domando adunque quale speranza possa aversi che ci siano offerti patti accettabili, se questa società dichiara riconoscere la gravezza delle condizioni richieste, ma essere per essa necessario compenso dei sacrifici che dovrebbe sostenere in grazia della scarsezza dei capitali nel nostro Stato?

Vennero fatte delle offerte anche parziali, ed una per esempio da una compagnia francese per il servizio di attrazione, ma anche queste a condizioni tanto gravose da dover riconoscere un sensibile vantaggio nel continuare il servizio per economia. Ed è naturale, perchè le compagnie basano i loro calcoli sulla spesa che noi facciamo attualmente non senza esigere un largo maggiore pei capitali di primo impianto. È quanto all'esercizio della strada io ho il convincimento che quando essa sarà compita, lo Stato avrà il suo tornaconto nell'appaltarlo, ma non adesso, perchè il reddito attuale non può servir di base. In appalti parziali poi non dobbiamo impegnarci, se anche avessimo offerte migliori, onde non precluderci l'adito a quei contratti che in avvenire si trovassero di poter conchiudere.

Voi vedete dunque, o signori, che non è la buona volontà che manca al Governo di cedere la strada a private associazioni, e che egli è disposto a farlo semprecchè gli vengano offerti patti accettabili, ma egli crede che l' ordine del giorno proposto non favorirebbe questo intento od anzi eserciterebbe sul Ministero una specie di pressione la quale tornerebbe vantaggiosa piuttosto alle compagnie offerenti.

Intanto però io non posso accettare senza qualche osservazione le censure che si fanno all' amministrazione esercitata dallo Stato, ne posso ammettere ch' essa sia funesta quanto si vuol far credere; e sopra ogni cosa io devo insistere affinchè non si prendano per base dei futuri prodotti della strada quelli che ne ricaviamo ora ch' essa è sui primordii.

Il sig. Lanza ha detto che le compagnie private costruiscono più solidamente perchè hanno interesse alla conservazione; ciò sarebbe vero se si trattasse di una persona duratura per tutto il tempo del privilegio, ma siccome le società si fanno per azioni, così tutto l' interesse degli azionisti si limita all' aumento delle azioni e dell' avvenire si lascia la cura alla provvidenza.

Intanto io posso assicurare la Camera che le costruzioni eseguite lungo la nostra strada possono pel modo con cui sono fatte servire di modello.

Prego poi la Camera di considerare lo scopo essenziale cui tendono le strade ferrate, di dare cioè impulso all' industria ed al commercio del paese, scopo che si è compreso ovunque, per modo che lo Stato assume sempre la costruzione delle strade a sue spese quando non si presentarono compagnie per eseguirle, e così fu nel Belgio, ove si eseguirono tutte a spese dello Stato, ed ora che si tratta di cederle, le opinioni sono molto divise, e quel Ministro dei lavori pubblici sostiene con validi argomenti la convenienza che siano conservate allo Stato. Ma ritornando tutto ciò, io ripeto alla Camera che il Governo è disposto a cedere le nostre strade quando si presentino condizioni accettabili.

Si è detto che allo Stato la costruzione costa enormemente; anche ciò non posso ammetterlo, e facendo il confronto con altre strade simili alla nostra, devo anzi conchiudere a contraria sentenza. Ho già detto come siasi da noi oltrepassata di ben poco la somma che erasi calcolata nel progetto primitivo.

Si è detto infine e si ripete spesso che la nostra strada rende poco; io ripeto che non si possono stabilire i calcoli sulle basi dei redditi attuali perchè ora noi abbiamo che tronchi interrotti e l' esercizio è nei primordi. È da notarsi anche come l' esperienza ci dimostri che nei paesi agricoli il concorso più tenue in principio si aumenta sempre nel seguito, da noi poi conviene anche aspettare che siano fatte le strade comunali che conducono alle stazioni, le quali in molti luoghi o mancano, o sono malagevoli a praticarsi.

L' oratore entra poscia in minuti dettagli sui redditi finora ottenuti, e facendo confronti fra quelli dell' anno scorso e quelli dell' anno attuale, tenendo calcolo anche dello sviluppo che va prendendo il trasporto delle merci conchiude esservi tutta la probabilità che la strada da Torino a Genova sia per rendere in un prossimo avvenire il 3 1|2 e anche il 3 3|4 per 100.

Perchè adunque si sgomenta il paese rappresentando questa impresa come rovinosa, e perchè si grida sempre che noi non sappiamo nulla, non facciamo nulla di bene, e ci si invita sempre ad imparare altrove. Certamente, o signori, bisogna imparare altrove, ed il Governo non trascura questo suo dovere, e ne sono prova i miglioramenti continuamente introdotti, le scoperte applicate ed i funzionarii ch'egli manda all'estero a studiare le strade ferrate meglio costruite e meglio utilizzate. Ma non bisogna poi credere che tutto debba copiarsi quanto si fa altrove senza discernimento ad uso di papagalli, e molto meno poi mi pare che debbasi con tanta facilità screditare quanto si fa da noi, perchè ciò oltre all' essere ingiusto nel più dei casi, sarà poi sempre dannoso all'interesse dello Stato. *(Approvazione da tutti i lati della Camera)*

Bastian insiste pel suo ordine del giorno che egli crede tanto più opportuno dal momento che il Governo divide le sue idee.

Menabrea: La Commissione si è astenuta dal proporre positivamente la vendita delle strade di ferro, appunto per non esercitare sul Governo in questo rapporto una pressione che non sarebbe utile. Tanto più si conferma in quest' idea dopo le cose dette dal sig. Ministro, e non crede opportuno di legarlo coll'ordine del giorno proposto dal dep. Bastian, non senza però esprimere il desiderio che il Governo voglia attivamente occuparsi di trovare il mezzo di condurre a termine le nostre strade ferrate senza ulteriore forte aggravio delle nostre finanze. L'oratore giustifica poscia la Commissione di alcune taccie fattele dal dep. Lanza.

Bastian ritira il suo ordine del giorno.

Lanza sostiene che non vi ha disaccordo fra lui ed il signor ministro perchè anch'egli ha premesso che la cessione non potesse farsi che a condizioni utili per lo Stato. Egli poscia si estende a giustificarsi della taccia di papagalli, che crede dal Ministro applicata ai deputati che ripetono le censure che si fanno fuori della Camera. Dice poi non poter dividere la speranza del Ministro sull'aumento del reddito da verificarsi nell'anno venturo.

Paleocapa. È una supposizione veramente assai strana quella fatta dal signor Lanza, che io abbia applicato ai deputati le ultime parole da me dette poco fa, imperocchè anche prescindendo dalla qualità di quelle parole, ognuno che mi abbia ascoltato deve aver inteso che io parlava di una imitazione troppo servile per parte nostra dei sistemi stranieri, e ciò non riferivasi per nulla ai deputati. Certamente io mi lagno delle censure troppo esagerate e troppo leggere che si fanno alla nostra strada, perchè non credo che in nessun caso questo scredito delle cose nostre ci possa tornare utile.

Del resto io non credo di aver bisogno di soggiungere altri argomenti a quelli che ho già esposti per dimostrare quanto il Governo sia disposto a favorire le private speculazioni per rispetto alle nostre strade ferrate.

Josti ripete ch'egli ripone il maggior ostacolo alla rendita della strada nella necessità in cui noi siamo di riservarci il diritto di diminuire le nostre tariffe.

Lanza propone un altro ordine del giorno il quale consiste unicamente nel dichiarare che la Camera *prende atto dalle cose dette dal Ministro* sulla convenienza di cedere all' industria privata le nostre strade ferrate.

Paleocapa: Mi dorrebbe veramente che il signor Lanza attribuisse ad ostinazione per parte mia il non accettare nemmeno questo ordine del giorno, ma in primo luogo esso mi pare inutile perchè di tutto ciò che è stato detto la Camera prende atto senza bisogno di dichiararlo espressamente; credo poi che potrebbe anche essere dannoso perchè togliendo al Governo la sua libertà di azione potrebbe divenire un pretesto di maggiori esigenze per parte delle compagnie che fossero per fare offerte o proposizioni per l' acquisto delle strade ferrate.

Lanza ritira l'ordine del giorno da lui proposto.

La Camera consultata dichiara passare alla discussione delle categorie.

Il Presidente del Consiglio, Ministro degli affari esteri annuncia alla Camera che S. M. ha accettata la dimissione del commendatore Nigra dalla carica di Ministro delle finanze, ed ha interinalmente incaricato di quel portafoglio il ministro conte Cavour.

La Camera decide di portare all' ordine del giorno di questa sera il progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci.

La seduta è levata alle ore 5.

Seduta di sera.

Alle ore 8 3|4 si procede all'appello nominale ed alle 9 la Camera non essendo ancora in numero, il Presidente scioglie la seduta.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

Progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci.

Seguito del Bilancio delle strade ferrate.

— Da taluni vuolsi accertare che il cavaliere Bellono abbia dato le demissioni da Sindaco della città di Torino.

— Siamo assicurati che S. A. il Duca di Genova, in riguardo alle strettezze dell'Erario, ha ceduto tutti i suoi stipendi per le cariche militari che copre. È sperabile che quest'atto generoso trovi imitatori in coloro i quali con minore diritto del Duca di Genova riscuotono dal tesoro somme notevoli per pensioni, assegnamenti, ecc.

— Dicesi che anche il maresciallo De la Tour abbia fatto abbandono di parte delle portate a suo profitto nel bilancio.

— L' *Armonia* pubblica una lettera di un arciprete semi-anonimo, dalla quale risulterebbe non esser vero che il parroco di Terdobbiate abbia ucciso la sua servente. La servente però fu uccisa, ma *per mera casualità, od al più per giovenile imprudenza del giovine Davide Sala, nel mentre che esaminava in casa del parroco di Terdobbiate un fucile di fresco pulito.* Meglio che sia così, compiangendo pure l'infelice a cui è toccata la disgrazia; ma non possiamo astenerci dal biasimare un parroco che ha tanta cura dei suoi fucili, forse perchè fra le sue occupazioni ecclesiastiche, quella della caccia non è l'ultima. Eppure sono tanti i canoni che ai preti proibiscono la caccia! E i vescovi che quando trattasi delle loro ambizioni mondane hanno sempre i canoni in bocca, ove lasciano quelli che riguardano a loro e al loro clero?

Genova, 21 aprile. Provenienti da Torino giunsero in Genova il duca e la duchessa d'Aumale. Gli augusti personaggi sono diretti a Napoli e viaggiano sotto il nome dei signori di Viriol.

(Gazz. di Genova).

NOTIZIE DEL MATTINO

Vienna, 19 aprile. Nell'Ungheria circola nuovamente una petizione diretta all' imperatore, nella quale si prega pel conferimento di nuovo del posto supremo dell'amministrazione del paese ad un principe della famiglia imperiale. Come si racconta molti della nobiltà posseditrice facienti parte del così detto vecchio partito conservativo si sono già rifiutate di apporvi la loro sottoscrizione.

Abbiamo da buona fonte che i governi d' Austria, Russia e Prussia hanno riassunto le trattative intorno la successione nel regno di Danimarca. Il granduca ereditario di Oldenburgo si rifiuta tuttavia ad accettare la corona, qualora i diritti de'ducati di Schleswig e Holstein rimpetto alla Danimarca non vengano perfettamente assicurati.

L' *Ufficio delle Corrispondenze* di Berlino dice che i regni di Baviera, Wurtemberg e Sassonia si sono dichiarati ufficialmente per la cessazione delle conferenze di Dresda pel caso che la Dieta federale continui a deliberare.

Milano, 21 aprile. La *Gazzetta di Milano* reca la notificazione del maresciallo Radetzky, in data 18 aprile, con cui è tolto il corso forzato ai biglietti del tesoro lombardo-veneto, e promette la riduzione della sovraimposta prediale. Noi la pubblicheremo domani.

A. Bianchi-Giovini *direttore.*
G. Rombaldo *gerente.*

Tipografia Arnaldi.